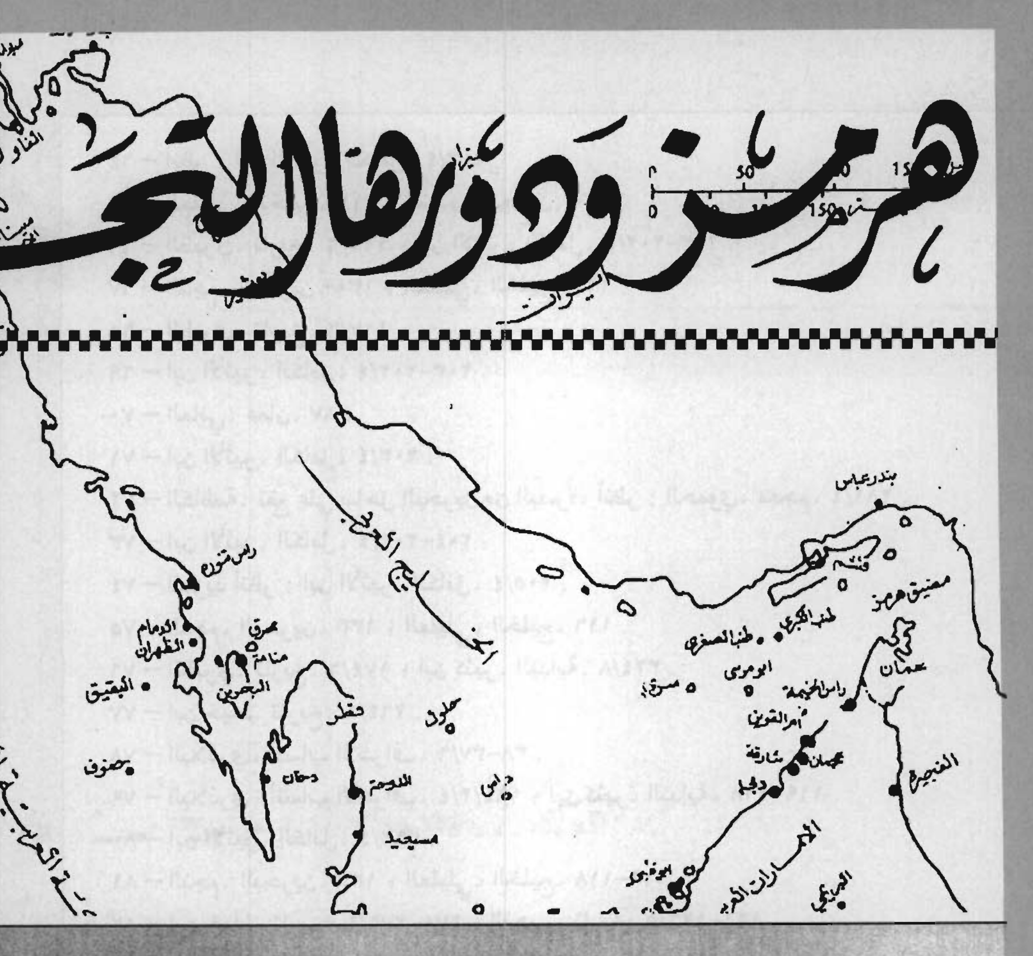


تجارة هرمز وتطورها حتى القرن السادس عشر

...اري في الخليج العربي

خلال القرن السادس عشر

بقلم : الدكتور صبري فالح الحمدي

برزت أهمية مدينة هرمز الساحلية ومنذ فترات تاريخية قديمة لكونها تحتل موقعاً سوقياً على المضيق الذي يربط خليج عمان بالخليج العربي، فضلاً عن تحكمها في المضائق المؤدية إلى المياه الداخلية للخليج العربي. مما جعلها محطة تجارية للمواصلات العالمية بين الشرق والغرب تمر عبرها البضائع القادمة من أوروبا إلى سواحل الجزيرة العربية والعراق وفارس والهند. مقابل استقبالها لصادرات تلك البلدان المتجهة إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط وأوروبا. فضلاً عن احتفاظ هرمز بعلاقات تجارية مع شرق أفريقيا التي كانت تعد مصدراً هاماً للمواد الخام، وهو ما أثار أطماع القوى الأجنبية ودفعها إلى محاولة فرض نفوذها على الجزيرة باعتبارها تمثل بوابة الخليج العربي .

يُعَدُّ طوران شاه ذو الأصول العربية هو المؤسس الحقيقي لمملكة هرمز في القرن العاشر الميلادي، والتي أخذت تنمو وتزدهر حتى غدت مركزاً تجاريا معروفاً منذ أواخر القرن الحادي عشر، واستطاعت أن تأخذ مكان الصدارة في تجارة الخليج العربي، إذ أصبحت أهم منطقة لتجميع السلع التجارية وأكبر منافس لميناء قيس الذي حل خلال الفترة من القرن الثاني عشر الميلادي إلى أواخر القرن الثالث عشر الميلادي محل ميناء سيراف الذي كان من أهم الموانئ التجارية في الخليج العربي[١]، وصارت هرمز درة من درر المدائن في العصور الوسطى، ومما يعزز ذلك ما جاء في مخطوطات التاجرة الروسية (أناتاسيا نيليستينا) والتي كانت قد أبحرت إلى الهند عن طريق الخليج العربي قبل فاسكو دي جاما (١٤٩٧م) بأربعمائة سنة من وصف لمدينة هرمز بقولها : "تعتبر مدينة هرمز محطة تجارية عظيمة يأتيها الناس من جميع أنحاء العالم وتوجد فيها مختلف البضائع "[٢] .

وحين وصل الرحالة الإيطالي ماركو بولو للخليج العربي في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، شاهد هرمز عام ١٢٧١م ودون ملاحظات عنها كالتالي:

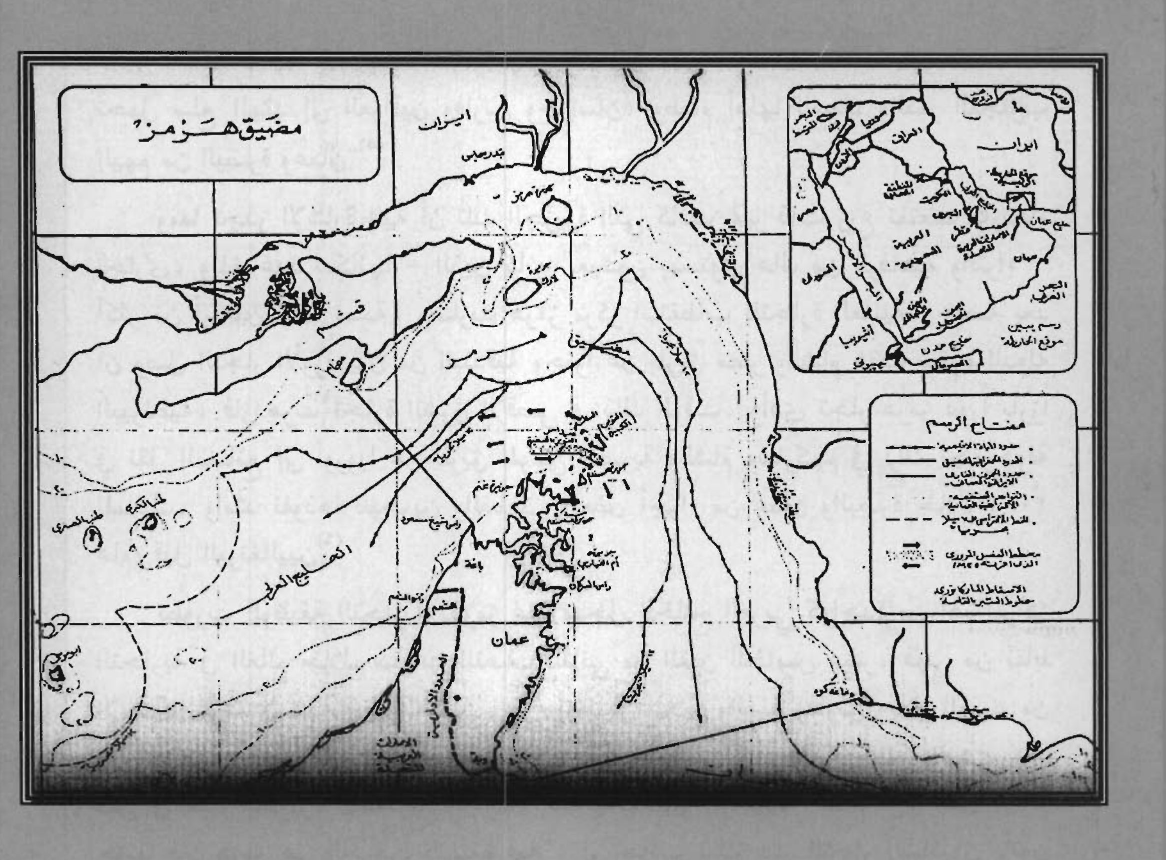
"تقع هرمز على جزيرة في مدخل الخليج العربي، وهي ميناء يتردد عليه التجار من جميع أنحاء الهند، حاملين معهم التوابل والعقاقير والأحجار الكريمة والآلئ والرقائق الذهبية والعاج والبضائع الأخرى"[٣]، وعلى الرغم من تعرض الأخيرة للغزو المغولي عام ١٣٠١م، إلا أن سكانها الذين يمتلكون طاقة تجارية لم يستسلموا لغزوات المغول، وانتقلوا إلى جزيرة صغيرة باسم (جيرون) تبعد خمسة عشر ميلاً عن الساحل المواجه للموقع القديم، حيث أنشأوا لهم مركزاً جديداً وأطلقوا عليه اسم مدينتهم الأولى (هرمز)، وفيه أخذت التجارة تتدفق بصورة منتظمة وسريعة، وأخذ سكان الأخيرة يستعيدون نشاطهم التجاري حتى تمكنوا أن يؤسسوا دولة من أعظم الدول ثراءً فقد كانت تمثل حلقة هامة في نقل التجارة العالمية بين الشرق والغرب، وغدت هرمز عاصمة لأكبر تنظيم سياسي وتجاري شهدته منطقة الخليج العربي[٤]، وللدلالة على ذلك ما خلفه لنا الرحالة العربي ابن بطوطة في رحلته التي قام بها في الفترة من ١٣٢٥ إلى ١٣٤٩م، من وصف هرمز بأنها : "مدينة حسنة كبيرة لها أسواق حافلة، وهي مرسى الهند والسند ومنها

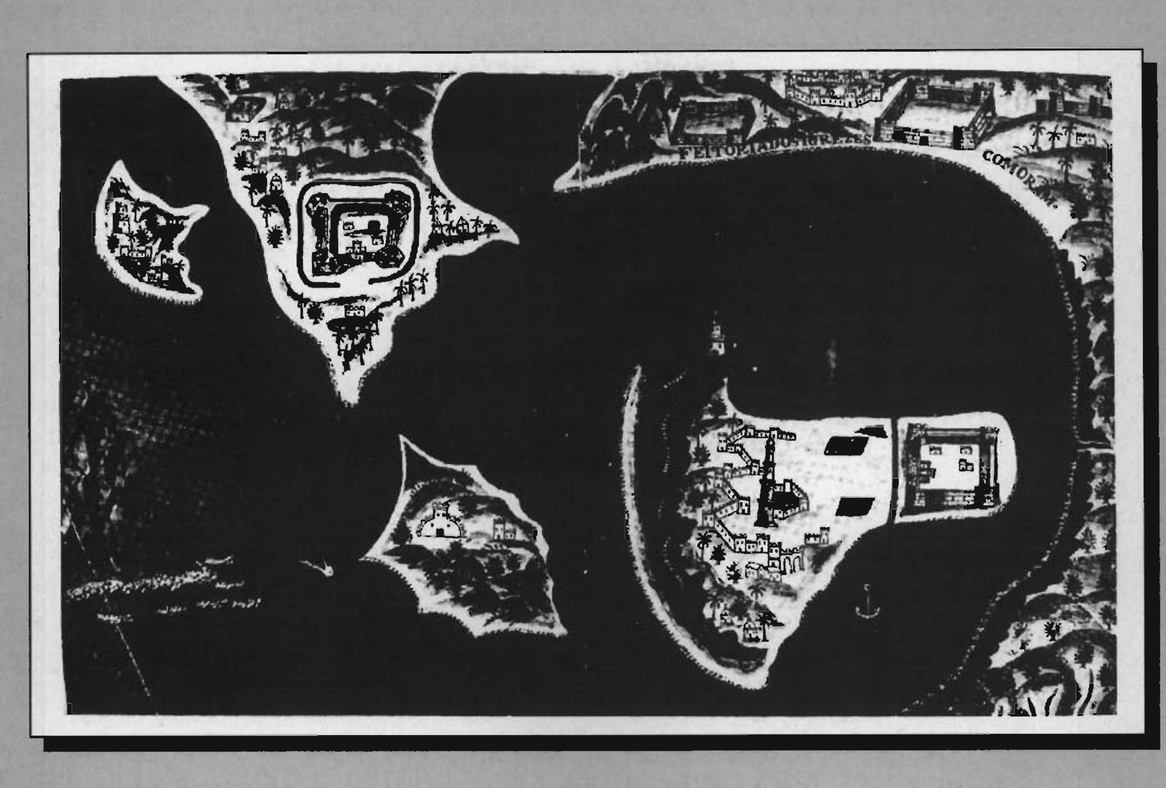
تحمل سلع الهند إلى العراقين وفارس وخراسان، وطعام أهلها السمك والتمر المجلوب إليهم من البصرة وعمان"[٥] .

ومما تجدر الإشارة إليه أن تلك الجزيرة التي كانت غير ذات زرع تمتعت بازدهار تجاري، وبلغ عدد سكانها - الذين كانوا يعيشون بمستوى عال من الرفاهية والثراء - أكثر من أربعين ألف نسمة، وصارت هرمز مركز استقطاب للتجارة العالمية، خاصة بعد أن وصل التجار الأوروبيون من البندقية وجنوا عن طريق مصر والشام عقب سقوط الدولة البيزنطية، فازدهرت تجارة الشرق الأقصى في ذلك الوقت، وأدى تجار هرمز دوراً بارزاً في نقل البضائع إلى أوروبا عن طريق الموانئ المصرية والشام وشاركهم في ذلك تجار دولة المماليك، وامتد نفوذها للبحرين والقطيف وبعض أجزاء من عمان والبصرة خلال (٢٠٠ عام) قبل البرتغاليين[٦] .

تطورت الوظيفة التجارية لهرمز عند مدخل الخليج العربي كواحدة من أهم المراكز التجارية في العالم خلال سنوات النصف الثاني من القرن الخامس عشر، فهي من نقاط الاتصال التجاري الهامة بين الصين وجزر أرخبيل الملايو والهند وفارس وبلاد العرب من جهة وآسيا الصغرى والقسطنطينية وبلدان البحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى، وقد قيل في هذه الجزيرة الصخرية الجرداء الشحيحة المياه والسيئة المناخ "إذا كان العالم خاتماً فإن هرمز هي الجوهرة الثمينة فيه"، إلى جانب ذلك صار التجار الشاميون يأتون بأعداد كبيرة إلى البصرة ليتجاوزوها إلى هرمز وليصلوا إلى موانئ ساحل الهند الغربي، وفي الوقت نفسه أصبح ظهور التجار الهنود وبأعداد كبيرة في هرمز والبصرة وبغداد من الأمور المألوفة[٧] .

ولعل من عوامل ازدهار هرمز الاقتصادي هو ما أوردته المصادر التاريخية بالقول أن هرمز كانت في الفترة منذ عام ١٣٣٠م وحتى وصول البرتغاليين إليها عام ١٥٠٧م، تحت حكم ملوك كانوا في أغلب الأحيان لا يحكمون حيث تجسدت السلطة في أيدي وزرائهم الذين يمثلون أوليجاركية التجار الموسرين، وكانت هرمز تدير الساحلين الشرقي والغربي على خليج عمان وامتدت سلطتها حتى شملت عدة جزر كالبحرين مثلاً[٨]، وهو ما انعكس إيجابياً في تمتعها بثراء كبير طيلة العصور الوسطى وفي فترة مبكرة من تاريخها الحديث، وربما يرجع سبب هذا الازدهار إلى أن دائرة النشاط التجاري قد اتسعت في


مضيق هرمز
ايران
قشم
هرمز
الخليج العربي
عمان
مفتاح الرسم



خريطة قديمة لهرمز كما كانت حوالي ١٠٤٥هـ/١٦٣٥م

نهاية العصور الوسطى، فلم تعد مقصورة على نقل التجارة بين الهند وسواحل شرق أفريقيا إلى قلب العالم الإسلامي، بل أصبحت جزيرة هرمز تمثل الحلقة الهامة في نقل التجارة العالمية بين الشرق والغرب، خاصة حين دخلت المدن الإيطالية هذا الميدان وأصبحت هرمز مثلاً يضرب في الثراء والغنى التجاري[٩] .

هرمز ودورها التجاري في النصف الأول من القرن السادس عشر

رغم ما يدعيه الفرس من تبعية مملكة هرمز لنفوذهم بداية القرن السادس عشر، إلا أن غالبية المصادر التاريخية تشير إلى احتفاظ سكان الجزيرة بطابعهم العربي وامتداد نفوذهم بل وتحكمهم في جل جزر وموانئ الخليج العربي من عمان إلى القطيف والبحرين، وكانت تلك السيطرة السياسية والتجارية في الخليج العربي توفر لملك هرمز مداخيل مهمة، فقد ذكرت المصادر البرتغالية أن ضرائب المناطق التابعة للأخيرة خلال هذه الفترة كانت تقدر سنوياً بـ (٤١,٣٠٠) ألف أشرفي[١٠] بينما كان مجموع الضرائب الجمركية يصل إلى (١٠٠,٠٠٠) أشرفي[١١] .

ظلت هرمز تمثل معبراً رئيسياً للتجارة العالمية من وإلى مناطق الخليج العربي، مع تصاعد ملحوظ في وارداتها المالية التي كانت تأتيها نتيجة لتنامي فعالياتها التجارية مع المناطق المجاورة وتسابق المدن والموانئ الخليجية في التعامل معها، ويؤكد جيان (أحد ضباط البحرية الفرنسية) الذي وصل الخليج العربي بداية القرن السادس عشر في طريقه إلى الهند، حقيقة أن كل المدن البحرية الساحلية كانت تابعة لسلطان هرمز وبعضها كان له فيها حاميات عسكرية ويدير السلطة فيها حكام يتم اختيارهم من قِبَلِه[١٢]، وفي هذا الصدد قدم لنا الرحالة فارتيما (Varthema) وصفاً ممتعاً عن هرمز وتجارتها وحياتها الاجتماعية وما كانت عليه مملكتها من عظمة وثراء حينما زارها عام ١٥٠٣ – ١٥٠٤م إذ يقول : " وصلنا إلى مدينة تدعى هرمز وهي مزدهرة جداً ولا ثانية لها في الموقع الممتاز وكثرة اللآلئ وتبادل وانسيابية السلع وأنواع البضائع، ويباع في أسواقها اللؤلؤ الأكبر

حجماً وتداولاً، ويرى أحياناً ما يقرب من (٣٠٠) سفينة وغيرها من أنواع السفن التي تأتي إلى هرمز من أماكن وبلدان عدة، ويوجد هناك حوالي (٤٠٠) تاجر ووكيل يقطنون فيها بصورة دائمة، وذلك لنقل أنواع البضائع القادمة من مناطق أخرى كالحرير والتوابل واللؤلؤ والأحجار الثمينة وغيرها"[١٣].

توجهت أنظار البرتغاليين إلى الطريق البحري بعد أن فقدت الطرق البرية القديمة مكانتها، وتركز هدفهم في ضرورة فرض سيطرتهم على الطرق التجارية الدولية التي تتركز في الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط[١٤]، وأدرك مانوئيل الثالث (Manuel III) ملك البرتغال أنه لاحتكار تجارة التوابل ينبغي عليه احتلال مواقع استراتيجية تتحكم في الممرات العالمية المؤدية إلى الشرق، ولتحقيق ذلك أوكل تنفيذ تلك المهمة عام ١٥٠٦م إلى قائده ألفونسو البوكيرك (Alfonso Alboquerque) الذي أبحر على رأس أسطول بحري وجيش قوامه ألفين وثلاثمائة جندي[١٥]، وكانت خطة الأخير تقوم — كما أوردها في مذكراته — على أهمية السيطرة على المنافذ التجارية البحرية المتمثلة بالبحر الأحمر وعدن وجنوب الجزيرة العربية وسواحلها وهرمز والبحرين والقطيف والبصرة[١٦]، وعد القائد البرتغالي هرمز وعدن وملقا نقاطاً استراتيجية مهمة بالطريق البحري المؤدي إلى جزر الهند الشرقية وتحمل هرمز المكانة الأكثر أهمية من الأخريات[١٧].

وعلى ما يبدو فإن الدافع الاقتصادي كان المحرك الأساس للغزو البرتغالي للخليج العربي، وأولى البرتغاليون هرمز اهتماماً خاصاً بعد نجاحهم في احتلال موانئ الساحل العماني باعتبار الأولى أقوى تنظيم سياسي واقتصادي عرفته المنطقة في ذلك الوقت، وتشير المصادر البرتغالية بأن هرمز تشكل مركزاً للطريق البحري القادم من الهند والطريق البري من حلب عبر أراضي العراق والخليج العربي، مما جعلها تحتل أولوية خاصة في المخططات الحربية البرتغالية[١٨]، إضافة إلى كونها تعد مصدراً مالياً وذات ثراء كبير بما تأخذه من الجمارك والإتاوات من المناطق المجاورة وما تفرضه من ضرائب على السفن والقوارب البحرية التي تعمل في صيد اللؤلؤ تستخلصها في كل موسم حيث تفد المراكب إليها[١٩].

هاجم الأسطول البرتغالي بقيادة البوكيرك هرمز عام ١٥٠٧م ودارت معركة عنيفة أبدى فيها السكان وملك المدينة مقاومة شديدة، تمكن بعدها البرتغاليون من احتلال هرمز، وينقل لنا الرحالة سوسا (Sousa) وصفاً للمدينة التي زارها عشية سقوطها بأيدي القوات المهاجمة وتفاصيل المعركة بقوله : "وهي مملكة ذات نفوذ كبير ضمت معظم موانئ الشاطئ العماني لمدة قرنين من الزمان فكانت تخضع لها كل من قلهات وقريات ومسقط وصحار وخور فكان، وحاصر البوكيرك الجزيرة وطلب من ملكها (سيف الدين) ومربيه التسليم والخضوع لملك البرتغال، وقد رفض (الشيخ عطار) بإصرار ذلك، وحدثت معركة كبيرة انتهت بقبول الملك سيف الدين ووصيه الشيخ خوجة عطار شروط الاستسلام وهي دفع ضريبة سنوية وقدرها خمسة عشر ألف دينار أشرفي والخضوع لملك البرتغال وبناء قلعة في الجزيرة"[٢٠]، أما تكسيرا (Telxeira) الذي يعد شاهد عيان لاحتلال هرمز فيذكر في رحلته عام ١٥٠٧م – كيفية غزو البرتغاليين المدينة – مشيراً في الوقت نفسه إلى ثراء الأخيرة الاقتصادي بقوله : " دخل البرتغاليون ميناء هرمز وسط نيران ملتهبة قضت على أسواق المدينة التي كانت بحق أغنى أسواق العالم بمنتوجات الشرق من التوابل والمنسوجات الحريرية وقاعدة دولية مهمة في تجارة اللؤلؤ"[٢١].

ومع أن السياسة البرتغالية كانت ترمي إلى احتكار تجارة الشرق وإضعاف دور العرب التجاري من خلال عدم السماح للأخيرين بالخروج إلى البحر إلا بترخيص من السلطات البرتغالية[٢٢]، إلا أن تلك الإجراءات لم تنجح في تحقيق أهدافها وبقيت هرمز كبقية الموانئ والمدن الواقعة على سواحل الخليج العربي تؤدي وظيفة رئيسية للنشاط التجاري بالمنطقة[٢٣]، ومما يؤكد ذلك ما أشار إليه البوكيرك في مذكراته من إشادة بأساطيل هرمز البحرية التي تنطلق كل سنة إلى الهند وبقية أنحاء العالم[٢٤]، فضلاً عن ذلك فقد استطاعت الأخيرة أن تحقق نجاحاً ملحوظاً في علاقاتها التجارية مع بلاد الهند أسوة بالمدن الخليجية الأخرى، وخاصة بالتبادل التجاري مع مناطق شمال الخليج العربي حتى غدت المركز الذي منه توزع البضائع عبر العراق إلى أسواق سواحل البحر الأبيض المتوسط[٢٥].

وتؤكد المصادر البرتغالية على ضرورة التواصل التجاري مع هرمز وأشارت الوثائق البرتغالية إلى رسالة موجهة من البوكيرك بتاريخ ١٥١٤/٩/٢٤م إلى دون عمانوئيل

(Don Amanuel) ملك البرتغال، يشدد فيها الأول على أهمية الاتجار مع هرمز، وجاء في رسالة أخرى مشابهة في نفس العام ما يلي : "لقد أدى فتح هرمز في وجه التجار العرب إلى امتصاص نسبة مهمة مما كان يرسل إلى الهند من فضة وخيول، كما كلفت هرمز بامتصاص سلع الجزيرة العربية والعراق والشام وتوزيع مواد الشرق الأقصى اعتماداً على البصرة على وجه الخصوص"(٢٦) وهو ما زاد في وارداتها المالية، إذ بلغ دخل هرمز السنوي عام ١٥١٥م قرابة الـ (١٩٨,٠٧٨) ألف أشرفي، كان يتم جمعها من المناطق الخاضعة لهرمز والساحل العماني وهي قلهات ومسقط وصحار وخورفكان ودبا وجلفار، كما كان يساهم في ذلك الدخل ما تربحه السفن من صيد اللؤلؤ(٢٧)، أما المصادر الفرنسية فقد اعتبرت هرمز مركزاً تجارياً كبيراً في شرق الجزيرة العربية يمارس سكانها أنواع التجارة مع بقية موانئ الخليج العربي، وأفاد البرتغاليون من موقع المدينة حين جعلوا منها محوراً لأنشطتهم التجارية(٢٨).

ولعل مما يدعم هذا الانتعاش الاقتصادي حقيقة يمكن استنباطها من روايات الرحالة الأوروبيين الذين وفدوا على الخليج العربي في الربع الأول من القرن السادس عشر، فالرحالة باربوسا (Barbosa) الذي زار هرمز عام ١٥١٨م أعطانا وصفاً شائقاً للمدينة وتجارها وهو مما يدلل على تعاظم مكانتها التجارية بالمنطقة، ومما أورده الآتي : "تعد هرمز بمثابة مستودع للمواد الغذائية كالحنطة والشعير وأنواع الفواكه والتمور والعنب، وفيها تجار معروفون ولها مرفأ جيد تؤمه سفن مختلفة وهي محملة بأصناف عدة من البضائع التي تأتيها من عدة أماكن"، إلى جانب ما ذكره ذات الرحالة من وجود صلات تجارية كانت قائمة بين هرمز وجلفار (رأس الخيمة) بالفترة ذاتها، وأردف يقول : "كان تجار هرمز يأتون إلى مدينة جلفار لشراء السمك واللؤلؤ ثم يتولون بيعها في بلاد الهند ومناطق أخرى، وأن هذه التجارة توفر دخلاً مالياً إلى ملك هرمز، إضافة إلى ما يستحصله من أموال جراء ممارسة ذات النشاط ومع بلدان أخرى"(٢٩).

وفي بداية عشرينات القرن السادس عشر قررت السلطات البرتغالية عام ١٥٢٠م احتكار تجارة عدد من السلع، ومنعت على الآخرين تجارة الفلفل والزنجبيل والقرفة (الدارسين) والقرنفل وجوز الطيب والحرير إلا بعد الحصول على تصريح ملكي من السلطات البرتغالية، ومع ذلك استمرت هرمز تمارس نشاطاتها التجارية المعتادة، وربما

أسهم في ازدهار تجارة الأخيرة أن الحكومة البرتغالية لم يكن بمقدورها منع ضباطها من التجارة لأن المرتبات كانت قليلة وغير كافية، كما دخل الفساد في إيرادات الدولة وهو الأمر الذي جعلها غير قادرة على دفع مرتبات الموظفين، أي أن المرتبات الضعيفة خلقت الفساد وجعلته يستشري وسهلت للموظفين ممارسة التجارة والتي انتشرت بين صفوفهم خلال هذه الفترة[٣٠].

وإذا تمعنا النظر ملياً في أسباب إصرار البرتغاليين بالإبقاء على وجودهم في هرمز رغم تصاعد المقاومة العربية ضدهم، لوجدنا ذلك يرجع إلى العوائد المالية التي تستحصلها المدينة، ووفق ما تذكره الوثائق البرتغالية فإن ما تضمنته الرسالة التي بعثها دي أرايس (De Arrais) حاكم هرمز إلى جوا الثالث (Joao III) ملك البرتغال عام ١٥٢٨م ما يلقي الضوء على ثراء المدينة وانتعاشها الاقتصادي، إذ أشارت إلى ما توفره هرمز من مداخيل مالية ذكر منها ضريبة الولاء المؤداة من طرف هرمز، ومداخيل الجمارك التي قدرها بحوالي (٧٠) ألف أشرفي تؤديها عن سلع السفن المقبلة من الهند والقوافل التي يرسلها سنوياً الشاه (إسماعيل الصفوي) ملك فارس أو التي تأتي من البصرة، إلى جانب الضرائب المؤداة عن تجارة الخيول[٣١].

وبعد نجاح الدولة العثمانية عام ١٥٣٤م في جعل العراق تابعاً لها اشتد الصراع البرتغالي العثماني للسيطرة على الخليج العربي، خاصة بعد دخول أمراء البصرة والقطيف والبحرين في طاعة العثمانيين[٣٢] ورغم أن الاتصالات السياسية التي تمت بين ولاة البصرة العثمانيين وحكام هرمز البرتغاليين لم تسفر عم أية نتيجة إيجابية تسهم في تخفيف حدة التوتر في علاقاتهما، فقد لوحظ حرص الجانبين على محاولة إدامة الصلات التجارية بينهما حفاظاً على مصالحهما في المنطقة، وبرز اتفاقهما على لعب هرمز دوراً فعالاً في تجارة الخليج العربي، ومما يعزز ما نقوله ما أشار إليه المؤرخ العثماني أوزبران بالقول : "جاء في الرسالة التي بعثها دي نورانها (De Noranha) حاكم هرمز في ٢٥ تشرين الثاني عام ١٥٧٤م إلى جوا الثالث (Joao III) ملك البرتغال اهتماماً برتغالياً في رصد التحركات العثمانية في مياه الخليج العربي، فيما أكدت رسالة أخرى بعث بها دوم ألفارو (Dom Alvaro) حاكم هرمز عام ١٥٥٠م إلى ذات الملك على الحرص في إبقاء التجارة بين البصرة وهرمز مفتوحة، ومما جاء بالرسالة الأخيرة

ما يلي : "وردت رسالة من الأتراك . . كان التركي فيها عازماً على أن تبقى تجارة البصرة — هرمز مفتوحة، وأعطى من أجل ذلك ضمانات أو تعهدات عظيمة"(٣٣)، مما يشير إلى مكانة هرمز التجارية في السياسات العثمانية والبرتغالية معاً .

من جانب آخر تميز ميناء هرمز بامتلاكه إمكانيات ملاحية جعلته قادراً على تقديم الخدمات الضرورية للسفن الوافدة إليه، وأشارت مصادر تاريخية إلى استعداد هرمز لاستقبال السفن المحملة بالبضائع وتفريغها في الميناء المذكور(٣٤)، فضلاً عن وجود خطوط ملاحية منتظمة كانت تربط هرمز بالموانئ الخليجية الأخرى، واعتماداً على (ويلسون) فإن تجارة نشطة كانت موجودة بين مسقط وهرمز، وبأن الأخيرة قامت بدور ريادي في عمليات النقل التجاري من وإلى مناطق الخليج العربي وسواحل الجزيرة العربية طيلة القرن السادس عشر، فهو يقول : "تعد مسقط المستودع الرئيسي لمملكة أرموز (Ormuz) التي لابد للسفن أن تبحر من خلال هذه المناطق صوب موانئ الخليج العربي، وبفضل موقع هرمز القيادي على فم الخليج العربي فقد احتلت مركز الصدارة في النشاط التجاري، وكانت كل التجارة البرتغالية مع البصرة وغيرها من موانئ المنطقة بما فيها مسقط تنطلق منها"(٣٥) .

هرمز ودورها التجاري في النصف الثاني من القرن السادس عشر

شهد النصف الثاني من القرن السادس عشر اشتداد التنافس العثماني البرتغالي للسيطرة على مياه الخليج العربي، وتصاعدت المحاولات العثمانية التي تروم فرض نفوذها على المنطقة، ففي عام ١٥٥٢م جرد العثمانيون حملة منظمة بقيادة (بيري ريس) وقد تألفت من (٣٠) سفينة، وكان من أهداف الحملة الاستيلاء على هرمز والبحرين ومسقط وكسر الطوق الذي فرضه البرتغاليون على التجارة في الخليج العربي(٣٦)، وتوعز بعض المصادر احتلال هرمز مكان الصدارة في المخططات العثمانية إلى ورود معلومات

للقائد العثماني عن غنى ورفاهية سكان مدينة هرمز، إذ قدر عدد أفراد الطبقة الغنية في الجزيرة بحوالي (٣٠٠) تاجر، وكان معدل ما يملكون من رأسمال يقدر بـ (٢٠,٠٠٠) ألف كروزادو[٣٧]، مما شكل حافزاً مضافاً في زيادة الاهتمام العثماني بالخليج العربي[٣٨]، إلا أن الأسطول العثماني لم ينجح في تحقيق أهدافه وعاد أدراجه إلى البصرة، كما فشلت الحملات الأخرى التي أرسلها الباب العالي، ولعل سبب ذلك يعود إلى عدم امتلاك العثمانيين أسطولاً بحرياً قادراً على محاربة البرتغاليين وطردهم من المنطقة، ومع ذلك فقد كان للتوجه العثماني نحو الخليج العربي أثراً لا ينكر في ضمان استمرارية عملية تبادل السلع والبضائع التجارية عبر الخليج العربي طيلة القرن السادس عشر[٣٩].

استمرت هرمز تمثل مركزاً لكل أنواع التجارة المحلية مع البصرة ومسقط وباقي مدن الخليج العربي، وبعد أن كان الضباط البرتغاليون لا يلقون بالاً لكل مزايا استمرار تجارة البصرة — هرمز، فإنهم في عام ١٥٦٣م تجاوبوا مع رغبة علي باشا (والي البصرة) وبعثوا بأنطونيو تكسيرا (Antonio Teixira) لكن السلطان العثماني سليمان اتخذ موقفاً غير متوقع بإصراره على أنه إذا كان البرتغاليون جادين حقاً في استمرار تجارة البصرة — هرمز، فعليهم إرسال مندوب على مستوى رفيع إلى البلاط العثماني لإعلان رغبة بلاده علناً، وفي الواقع فإن النشاط التجاري لم ينقطع ولكن على تفاوت في المستوى وعلى ضوء الأحوال الأمنية وعلاقات الموادعة أو العداوة بين العثمانيين والبرتغاليين[٤٠]، فيما تواصلت الوظيفة التجارية التي تؤديها هرمز بدليل ما أوردته المصادر التاريخية بالإشارة إلى ذكر الأخيرة وبأنها لا تزال تعد إحدى نقاط الارتكاز الرئيسية للنفوذ البرتغالي في عموم مناطق الخليج العربي[٤١].

من جانب آخر كان لهرمز نصيب لا يستهان به في التجارة الخارجية مع مدن الساحل الشرقي لأفريقيا، إذ لم يفت في عضد سكانها حالة عدم الاستقرار السياسي التي كانت تعيشها مناطق الخليج العربي جراء تواصل الصراع العثماني البرتغالي في محاولة كل طرف مد نفوذه على حساب الطرف الآخر، وأيدت المصادر الإنجليزية ذلك وذهبت إلى اعتبار هرمز السوق الرئيسية للتجارة مع مناطق كثيرة من العالم[٤٢]. فقد راح الهرمزيون يمخرون بسفنهم عباب البحر للاتجار مع الأمم الأخرى، حتى صار لتجار المدينة أماكن إقامة دائمة على سواحل تلك البلدان كي يتسنى لهم الإشراف على

عمليات التبادل التجاري ومتابعتها، وخاصة في مدينة زنجبار الواقعة على الساحل الشرقي لأفريقيا تسمى (الهرامزة) وذلك يعكس أهمية هذه الجزيرة في مضمار التجارة العالمية[٤٣]، واستناداً على ما ذكره الرحالة الأوروبيون الذين وفدوا على الخليج العربي في النصف الثاني من القرن السادس عشر، فقد اتضح حقيقة ديمومة اشتهار هرمز حيث يشار إليها بكونها مركز معروف في تجارة التوابل[٤٤].

ازدهرت تجارة هرمز الداخلية والخارجية في الربع الأخير من القرن السادس عشر ولعل المعلومات القيمة والوصف الدقيق الذي أورده لنا الرحالة الهولندي (راوولف) أثناء زيارته المنطقة عام ١٥٧٤، ما يظهر طبيعة وحجم الحركة التجارية التي اضطلعت بأدائها هرمز وأثر ذلك على انسيابية البضائع المختلفة في أسواق الخليج العربي، ومما أورده الآتي : "وقد حدث في اليوم الثاني من كانون الأول عام ١٥٧٤م حين كنت في بغداد، أن وصلت إليها خمس وعشرون سفينة موسقة بالأفاويه والعقاقير من الهند بطريق هرمز والبصرة، ومن البصرة تنقل السلع في سفن صغيرة تجلبها إلى بغداد حيث تستغرق السفرة حوالي أربعين يوماً". وأضاف : "وكان العثمانيون يصدرون الخيول الجميلة فيرسلون عدداً وفيراً منها إلى الهند عن طريق فارس، ولكن معظمها يرسل بطريق هرمز، حيث يتلقى ملك البرتغال كل سنة مبلغاً طيباً من المال بصفة رسوم تبلغ أربعين دوقة[٤٥] لكل رأس من الخيل"[٤٦].

استأثرت هرمز باهتمام الرحالة الأوروبيين الذين جاءوا الخليج العربي في ثمانينات القرن السادس عشر باعتبارها تشكل عقدة المواصلات التجارية بين الشرق والغرب، ودونوا ما شاهدوه في ملاحظات تبرز تفرد المدينة بالنشاط التجاري وزحمة التجار القادمين إليها وتواجد بعضهم في هرمز بصورة دائمة، فالتاجر الإنجليزي جون نيوبري (John Newbery) الذي وصل البصرة عام ١٥٨٣م يشير إلى معاينته في ميناء الأخيرة لعدة سفن محملة بالبضائع وهي قادمة من هرمز، وأورد ذلك بما يلي : "البصرة مدينة كبيرة واقعة شمال الخليج العربي وذات تجارة عظيمة من جميع الأصناف منها التوابل والحرير التي تأتيها من هرمز، إضافة إلى أنها مستودع للمواد الغذائية كالقمح والأرز والتمور وهي تمون العراق وهرمز وبعض مناطق الهند بالمواد المذكورة"[٤٧]، أما الرحالة الإنجليزي رالف فيتش (Ralph Fitch) الذي جاء هرمز عام ١٥٨٤م فكان شاهد عيان

على الحركة الدءوب التي اضطلع بأدائها ميناء المدينة يومياً في توارد البضائع وتصديرها، ومؤكداً أنه دفع مبلغاً من المال لمسئولي الجمارك ليتسنى له بيع تجارته هناك[٤٨].

وفي رحلة جان فان لنشجتن (Jan Van Linschotens) الذي تجول في الخليج العربي بالفترة ١٥٨٣–١٥٨٨م إشارات مهمة تعزز قناعتنا فيما وصلت إليه هرمز من مكانة متميزة في تجارة الخليج العربي، فقد كتب عام ١٥٨٦م يقول : "وكان تجار البصرة يتوجهون إلى هرمز رغم طول المسافة ومخاطر الطريق البحري باعتبار الأخيرة محطة تجارية مهمة لسكان الخليج العربي"، وحينما وصل ذات الرحالة إلى ساحل أفريقيا الشرقية عام ١٥٨٩م سجل ما شاهده هناك بما يلي : "وجدت في ميناء زنجبار في عام ١٥٨٩م سفينة محملة بالرجال والبضائع ذكر أنها كانت قادمة من هرمز"[٤٩] فيما تصاعدت حركة التجارة الخليجية والدولية انطلاقاً من هرمز باتجاه موانئ شمال الخليج العربي وخاصة البصرة في تسعينات القرن السادس عشر، ولعل ما أورده الرحالة الإنجليزي جون ألدريد (John Eldred) الذي وصل البصرة عام ١٥٩٢م قادماً إليها من حلب، من معلومات ما يجسد حقيقة مفادها أن هرمز غدت نقطة استقطاب للفعاليات التجارية في عموم المنطقة، فهو يقول : "وتأتي إلى ميناء البصرة باستمرار سفن هرمز المحملة بكل أنواع السلع الهندية كالتوابل والنيلة وقماش كلكتا حيث يتم بيعها أو مبادلتها بسلع أخرى"[٥٠].

ولعل من دلالات تنامي سمعة هرمز التجارية هو وصول ثلاثة تجار إنجليز إلى المدينة عام ١٥٩٤م في مهمة استكشافية تهدف لإمكانية معرفة الإفادة من موقع الأخيرة الاستراتيجي لإقامة وكالات تجارية إنجليزية فيها، وتأسيساً على ذلك ووفق ما ذكره الرحالة جان فان لنشجتن (Jan Van Linschotens) فقد قام تجار آخرون بجلب الملابس الهندية والزعفران والسكاكين وأقداح الشراب من السواحل الهندية وبيعها في هرمز محققين أرباحاً طائلة مقابل شرائهم معادن ثمينة ولآلئ وملابس غالية الثمن[٥١]، كما أشار ذات الرحالة إلى وجود وكالات لتجار البندقية في هرمز وجوا وملقا تتولى نقل التوابل والملابس من هذه المناطق بطريق البحر وإيصالها عبر الطريق البري إلى البندقية على ساحل البحر الأبيض المتوسط، وأردف يقول : "وكان تجار البندقية يخشون من

منافسة التجـــار الإنجليز لهم وهم يقومون بنشـــاط تجاري متخذين من هرمز مركزاً لهم"[٥٢]، ومما يعزز ما ذهبنا إليه آنفاً هو ما أوردته وثائق حكومة الهند البريطانية من وصف هرمز كمركز للتجارة بين بلاد فارس والهند، وأنها عدت عاصمة لدولة كبيرة شملت مناطق من سواحل شبه الجزيرة العربية وفارس، إلى جانب اشتهارها بتجارة التوابل والحرير والأدوية وفيها مخزن كبير للؤلؤ الذي يجلب من البحرين[٥٣].

كان من الطبيعي أن يتردد اسم هرمز في أوساط التجارة الآسيوية أواخر القرن السادس عشر رغم محاولات البرتغاليين احتكار تجارة التوابل والسيطرة على الطريق البحري الذي يوصل أنواع البضائع القادمة من أوروبا إلى آسيا وبالعكس[٥٤]، وبحكم موقع الأخيرة الجغرافي في مدخل الخليج العربي فكان ينظر إليها على أنها من أفضل المناطق التي تطل على البحار الشرقية وقتذاك، واشتهر سكانها بسفنهم الخاصة التي كانت تقوم بنقل البضائع المرسلة إلى جوا عند السواحل الهندية، كما تمتع تجارها بسمعة طيبة داخل منطقة الخليج العربي وخارجها، فقد ذكر أن سفنهم لا تُحَمَّلْ أو تُفرَّغ قبل أن يتأكد ربان السفينة من بضاعته[٥٥]، فيما ظلت هرمز محتفظة بغناها وبأنها كانت تعد سوقاً تجارياً ليس فقط بين بلاد فارس والهند بل بين أوروبا والهند، في وقت يشهد فيه ميناءها مغادرة العديد من السفن وهي محملة بالبضائع باتجاه شمال الخليج العربي لتصل بعد ذلك إلى أسواق العراق والشام[٥٦].

ولعل ما يمكن استخلاصه من ثنايا البحث هو بيان حقيقة بات البرتغاليون يدركونها وهي أن إغلاق البحر في وجه التجارة العربية لن يؤدي في نهاية الأمر إلا إلى تنشيط الطرق البرية التي لا يمكن للبرتغاليين مراقبتها، لهذا لم يعد المسئولون البرتغاليون ينظرون إلى التحكم في هرمز نظرتهم إلى احتلال عدن أو جزر القمر على سبيل المثال، إلى جانب ذلك فإن التجارة عبر الخليج العربي لم تتأثر كثيراً جداً بالتوغل أو التدخل البرتغالي خلال القرن السادس عشر، على عكس الوضع التجاري بالبحر الأحمر، إذ انتعشت تجارة التوابل التي عدت هرمز أحد مراكزها المعروفة خلال العقود الوسطى من القرن المذكـــور، وباتجاه نهـــاية القرن أصبحت تلك التجـــارة أكثر انتعاشاً[٥٧]، كما أظهرت الحقائق السابقة دور هرمز كمركز تجاري يطل على مدخل الخليج العربي والذي لم يقتصر على الاحتفاظ بتجارتها المحلية مع الأقطار الخليجية

فحسب، بل كانت تمثل محطة لتجارة الهند والساحل الشرقي لأفريقيا، مقابل دورها كمعبر رئيسي للتجارة القادمة من أوروبا وسواحل البحر الأبيض المتوسط والمتوجهة إلى بلاد الشرق الأقصى، وذلك بحكم موقعها الاستراتيجي كمنفذ للخليج العربي وباعتبارها أقوى تنظيم سياسي واقتصادي عرفته المنطقة في ذلك الوقت، وهو ما ترك آثاره الإيجابية على تصاعد الفعاليات التجارية التي يمارسها سكان هرمز وكثرة مواردهم المالية، والتي انعكست بجلاء في مظاهر الغنى والترف التي كانوا يحيَوْنَها، وتمتع الأخيرة بثراء كبير طيلة الفترة موضوع البحث.

د. صبري فالح الحمدي

الجامعة المستنصرية

الهوامش والمصادر

١ — د. جمال زكريا قاسم، الخليج العربي، دراسة لتاريخ الإمارات العربية في عصور التوسع الأوروبي الأول ١٥٠٧-١٨٤٠م، القاهرة ١٩٨٥م، ص٥٣ .

٢ — أداموف، التجارة الدولية في الخليج العربي خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة د. نوري عبد البخيت، مجلة الخليج العربي، ع٩، مركز دراسات الخليج العربي، جامعة البصرة، ١٩٧٨م، ص١٠٩ .

٣ — رتشارد جي — ولش، ماركو بولو . مغامراته واستكشافاته، ترجمة حسن حسين إلياس، بغداد، ١٩٥٩م، ص١٩٠ .

٤ — لمزيد من التفاصيل أنظر د. نيقولا زيادة، الجغرافيا والرحلات عند العرب، بيروت ١٩٦٢م، ص٢٤٠ ؛ قاسم، المصدر السابق، ص٥٤ .

٥ — أنظر أبو عبد الله بن بطوطة، تحفة النظار في عجائب الأسفار وغرائب الأمصار، القاهرة ١٩٦٤ م، ص٢٦١ .

٦ — أنظر نصر الله فلسفي، زند كاني شاه عباس الكبير، جـ ٤، ص٢٢٢ .

٧ — عبد الأمير محمد أمين، المراحل الأولى للتنافس بين طرق القوافل القديمة وطريق رأس الرجاء الصالح (في كتاب تكريم الأستاذ عبد الكريم غرايبة بمناسبة بلوغه الخامسة والستين)، عمان ١٩٨٨م، ص٢٧١ .

٨ — عائشة السيار، دولة اليعاربة في عمان وشرق أفريقيا ١٦٢٤-١٧٤١م، بيروت ١٩٧٥م، ص ص ٢٨-٢٩ .

٩ — أنظر قاسم، المصدر السابق، ص٥٧ .

١٠ — الأشرفي يساوي ديناراً عثمانياً .

١١ — أحمد بوشرب، مساهمة المصادر والوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ البحرين خلال النصف الأول من القرن السادس عشر، مجلة الوثيقة، ع٤، س٢، مركز الوثائق التاريخية، البحرين، الآخر ١٤٠٤هـ/يناير (كانون الثاني) ١٩٨٤م، ص١٢١ .

١٢ – د. صادق ياسين الحلو، الغزو البرتغالي للخليج العربي من خلال المصادر الفرنسية، مجلة الوثيقة، ع٢٦، س٣، المحرم ١٤١٥هـ/يونيو (حزيران) ١٩٩٤م، ص٦٦ .

١٣ – The Navigation and Voyages of Lewis Vertomannus to the Regions of Arabia, Egypt, Persia, Syria, Ethiopia, and East India, translated of Latin into English by Richard Eden,1576, pp. 98-99.

١٤ – Douglas Carruther, The Desert Route to India, London, 1929, P. XIII.

١٥ – لمزيد من التفاصيل أنظر سونيا ي. هاو، في طلب التوابل، ترجمة محمد عزيز رفعت، راجعه د. محمود النحاس، القاهرة ١٩٥٧م، ص ص٢١٣–٢١٤ .

١٦ – Alboquerque, Alfonso; The Commentaries of (Trans into English by W. De Gray Birch Hakisoc, vol. I, London, 1973, p. 115.

١٧ – Johns Hopkins, The Persian Gulf States, London, 1981, p. 20.

١٨ – R.B. Serjeant, The Portuguese Off the South Arabian Coast, Oxford, at the Clarendon press, 1963, p. II.

١٩ – لمزيد من التفاصيل أنظر السيار، المصدر السابق، ص٢٩ .

٢٠ – Faria, Sousa; The History of the Discovery and Conquest of India by the Portuguese, translated into English by John Stevens, vol. I, London, 1894, pp. 131-132.

٢١ – The Travels of Pedro Teixera, with his King of Harmuz and Extracts from his Kings of Persia, Haki. Soc. 1902, p. 20.

٢٢ – لمزيد من التفاصيل أنظر : زين الدين، تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين، ترجمة دافيد لوبز، لشبونة، ١٨٩٨م، ص ص٦٦–٦٨ .

٢٣ – أنظر د. محمد مرسي عبد الله، الخلفية التاريخية لموانئ الخليج، مجلة المؤرخ العربي، ع٢٨، الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب، بغداد، ١٤٠٦هـ/١٩٨٦م، ص٨ .

٢٤ – Alboquerque; op. cit, pp.116-117.

٢٥ – Carruthers; P. III

٢٦ – بوشرب، مساهمة الوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ الغزو البرتغالي لسواحل المغرب والبحر الأحمر والخليج العربي وما تولد عنه من ردود فعل، مجلة المناهل، ع٢٦، س١٠، الرباط، جمادى الأولى ١٤٠٣هـ/مارس (آذار) ١٩٨٣م، ص ص٧٨–٧٩ .

٢٧ – س. ب. مايلز، الخليج . بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبد الله، سلطنة عمان، وزارة التراث القومي والثقافة، ١٤٠٢هـ/١٩٨٢م، ص٦٣ .

٢٨ – **M. Ferdinand, Denis; Portugal, Paris, 1846, p.170.**

٢٩ – **Duart Barbosa, An Account of the countries Bordering on the Indian Ocean other inhabitants, written by Duart Barbosa, and completed about the year 1518 A.D., edited by Mansel Longworth Dames, London, 1918, pp. 69-79.**

٣٠ – أنظر الشاطر بصيلي عيد الجليل، الصراع بين الدولة العثمانية وحكومة البرتغال في المحيط الهندي وشرق أفريقيا والبحر الأحمر، المجلة التاريخية المصرية، مج١٢، القاهرة، ١٩٦٤–١٩٦٥م، ص١٣٩ .

٣١ – بوشرب، مساهمة الوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ الغزو البرتغالي، ص٥١ .

٣٢ – عباس العزاوي، تاريخ العراق بين احتلالين، جـ٤، بغداد، ١٣٦٩هـ/١٩٤٩م، ص٤٤ .

٣٣ – لمزيد من التفاصيل أنظر د. صالح أوزبران، الأتراك العثمانيون والبرتغاليون في الخليج العربي ١٥٣٤–١٥٨١، وتعليق د. عبد الجبار ناجي، بغداد، ١٩٧٩م، ص ص٣٢–٣٩، ص٩٣ .

٣٤ – **Percy Sykes; A History of Persia, vol. II, London, 1930, p. 186.**

٣٥ – لمزيد من التفاصيل أنظر أرنولد ت. ويلسون، الخليج العربي، نقله إلى العربية وقدم له د. عبد القادر يوسف، الكويت (د.ت) ص٢٠، ص ص٢١٦–٢١٧ .

٣٦ – أنظر د. إبراهيم خليل أحمد، بدايات التوجه العثماني نحو منطقة الخليج العربي، مجلة المؤرخ العربي، ع٤٣، س١٦، بغداد ١٤١٠هـ/١٩٩٠م، ص٢٩ .

٣٧ – كروزادو = عملة برتغالية تعادل ٤٠٠ ريال .

٣٨ – لمزيد من التفاصيل أنظر نوال حمزة الصيرفي، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي، الرياض، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، ص ص١٤٥–١٤٦ ؛ أوزبران، المصدر السابق، ص٤٥ .

٣٩ – لمزيد من التفاصيل أنظر أحمد، المصدر السابق، ص ص٢٩–٣٠ .

٤٠ — أنظر أحمد العناني، البرتغاليون في البحرين وما حولها خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر، مجلة الوثيقة، ع٤، س٢، ربيع الآخر ١٤٠٤هـ/يناير (كانون الثاني) ١٩٨٤م، ص١٠٧ ؛ أوزبران، المصدر السابق، ص ص٥٥-٥٦ .

٤١ — C.R. Boxer; Portuguese Society in the Tropics, 1500-1800, university Wisconsin, 1965, p. 52.

٤٢ — ج.ج. لوريمر، دليل الخليج، القسم التاريخي، جـ١، ترجمة ديوان أمير قطر، الدوحة، ١٩٧٦، ص٢٢ .

٤٣ — Serjent; op. cit, p. 11.

٤٤ — أنظر أوصاف تلك الرحلات في كتاب : Richard Hakluyt and the English Voyages by George Bruner Parke, edited by James A. Williamson, New York, 1930.

٤٥ — الدوقة : عملة فينيسية قديمة تعادل الواحدة منها ستة شلنات إنجليزية .

٤٦ — أنظر ليونهارت راوولف، رحلة المشرق إلى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين ١٥٧٣-١٥٧٤م، ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي، بغداد ١٩٧٨، ص ص١٧٦-١٧٨ .

٤٧ — The Voyage of M. John Newberry; An English carver voyages and travels mainly during the 16th and 17th Centuries, vol. I, Westminster, 1903,p. 311.

٤٨ — The Voyage at Mr. Ralph Fitch 1583, op. cit, vol. I, p. 322.

٤٩ — The voyages of Jan Huyghen Van Lins chotens, op. cit, vol. II, p. 35, 82.

٥٠ — cit, vol. I, p. 324. The Voyages of Mr. John Eldred, op.

٥١ — The Voyages of Jan Huyghen Van Linschotens, op. cit, vol. I, p.324

٥٢ — Ibid, pp. 324-325.

٥٣ — R. Hughes, Thomas, Selections from the Bombay Government, Historical and other information, connected with the province of Oman, Muscat, Bahrain and other places in the [Persian] Arabian Gulf [New series, No. XXIV] Bombay, 1850, pp. 28-30.

٥٤ – Holden Furber, Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800, Oxford University press, 1976, p. 3.

٥٥ – Niles Steen guard; The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, the University of Chicago press, p.2000.

٥٦ – لمزيد من التفاصيل أنظر

The Travels of Pietro Della Valle in India, from the old English Translation of 1664, by G. Havers, edited by Edward Gray, London, 1892, p. 2.

٥٧ – بوشرب، مساهمة الوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ الغزو البرتغالي، ص٧٧ ؛ أوزبران، المصدر السابق، ص٦٠ .